# DODATEK

## DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

19 maja Nr. 5. Rok 1930.


**T R E Ś Ć:**



## SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

### PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

### w marcu 1930 r.

### według danych przedwstępnych.

**Przewóz podróżnych** w marcu r. b. utrzymywał się nadal na dość niskim poziomie i wyniósł ogółem

12.268.559 podróżnych,

w porównaniu z lutym r. b. (11.064.774) daje to wprawdzie zwiększenie o 10,9% wywołane jednak właściwie większą liczbą dni w marcu (31) niż w lutym (28). Natomiast w porównaniu z marcem roku ubiegłego (13.224.810) przewóz podróżnych w marcu r. b. spadł o 7,2%.

W związku z ogólnem zmniejszeniem się ruchu podróżnych zarządzono w celach oszczędnościowych nieznaczną wogóle redukcję pociągów pasażerskich lokalnych mniej zaludnionych, nieprzekraczającą jednak 2 — 3%.

Regularność biegu pociągów pasażerskich wyniosła w marcu przeciętnie 98,4%.

**W ruchu towarowym** trwało w dalszym ciągu zmniejszenie się przewozów, szczególniej węgla. Przewiozły koleje w marcu r. b. — 5,644,996 tonn, co w porównaniu z lutym r. b. (5.073.784 tonn) daje wprawdzie zwiększenie przewozu o 11,3% jest to jednak pozorne raczej zwiększenie, wywołane większą liczbą dni w marcu (31) niż w lutym (28) o 11%.

Natomiast w porównaniu z marcem roku ubiegłego (7.155.773 tonn) przewozy towarowe w marcu r. b. zmniejszyły się o 21,1%, a w stosunku do marca roku 1928-go (7.449.200 tonn) zmniejszenie w roku bieżącym dosięgło 24,2%.

**Naładowano** w marcu przy 26 dniach roboczych na stacjach linij normalno-torowych łącznie z wolnem miastem Gdańskiem — 359.321 wagonów i przyjęto od kolei zagranicznych ładownych wagonów 53.103, czyli razem przewieziono ładownych wagonów 412.424.

W porównaniu z lutym r. b. (24 dn. rob. 325.360 wag.) naładunek własny zwiększył się o 10,4%, przewóz zaś ogólny (praca kolei) o 12%.

Natomiast w porównaniu z marcem roku ubiegłego, w którym naładunek własny wynosił 448.477 wag., przyjęcie od kolei zagranicznych 64.790 wag. i stąd ogólna praca 573.267 wag., w marcu r. b. naładunek własny spadł o 19,9% i praca ogólna zmniejszyła się o 19,7%.

Wreszcie w porównaniu z marcem roku 1928 naładunek własny zmniejszył się o 25,3% i praca ogólna o 24,3%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawiał się w marcu r. b. w zestawieniu z naładunkiem w latach ubiegłych jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

| Wykonano | Rok 1930 marzec dni roboczych 26 | Rok 1930 luty dni roboczych 24 | w marcu w stosunku do lutego 1930 r. więcej + mniej — w procentach | 1929 r. marzec dni roboczych 26 | W marcu 1930 r. więcej + mniej — w procentach do 1929 r. | 1928 r. marzec dni roboczych 27 | Marzec 1930 r. więcej + mniej — do 1928 r. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A) Naładowano: *)** | | | | | | | |
| Węgla . . . . . . . . | 125.798 | 125.027 | + 0,62 | 182.750 | — 31,2 | 183.520 | — 31,5 |
| Drzewa . . . . . . . | 39.649 | 33.488 | + 18,4 | 48.298 | — 17,9 | 68.448 | — 42,1 |
| Nawozów sztucznych . . | 11.346 | 10.248 | + 10,7 | 13.826 | — 17,9 | 11.253 | + 0,8 |
| Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . . | 10.726 | 6.496 | + 65,1 | 8.618 | + 24,5 | 13.423 | — 20,1 |
| Rolniczych i aprowizacji . | 33.387 | 29.204 | + 14,3 | 44.547 | — 25,1 | 967 | — 14,3 |
| Pozostałych ładunków . . | 138.415 | 120.897 | + 14,5 | 150.438 | — 8,0 | 165.075 | — 16,2 |
| Razem . . . . | 359.321 | 325.360 | + 10,4 | 448.477 | — 19,9 | 480.686 | — 25,3 |
| B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . . | 14.756 | 13.132 | + 12,4 | 24.335 | — 39,4 | 22.072 | — 33,2 |
| Tranzytem przez Polskę . | 38.347 | 29.876 | + 28,4 | 40.455 | — 5,2 | 41.881 | — 8,4 |
| C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. . | 412.424 | 368.368 | + 12,0 | 513.267 | — 19,7 | 544.639 | — 24,3 |

***)** łącznie z naładunkiem na terenie wolnego miasta Gdańska.

Z zestawienia danych powyższej tabeli wynika, że w marcu r. b. najwięcej, bo prawie o $^1/_3$ w porównaniu z marcem r. 1929 i marcem r. 1928, zmniejszył się naładunek węgla. Również i w stosunku do lutego, jeżeli wziąć pod uwagę większą liczbę dni roboczych w marcu, naładunek węgla w rzeczywistości zmiejszył się. Natomiast naładunek drzewa i materjałów budowlanych w porównaniu z lutym r. b., a tych ostatnich nawet w porównaniu z marcem r. ub. wydatnie się zwiększył. Nawozy sztuczne oraz ładunki rolnicze i aprowizacyjne ładowano wprawdzie w marcu r. b. więcej niż w lutym lecz znacznie mniej, niż w marcu r. ub.

Rozmiary naładunku węgla w kopalniach według Zagłębi ze wskazaniem krajów przeznaczenia węgla eksportowego przedstawia poniższa tabela:

**Naładowano wagonów 15-to tonnowych.**

| Zagłębia | 1930 r. marzec 26 dni roboczych | 1930 r. luty 24 dni roboczych | 1930 r. w marcu więcej + mniej — | 1929 r. marzec 26 dni roboczych | Procentowo więcej + mniej — w marcu 1930 r. do 1929 r. | 1928 r. marzec 27 dni roboczych | marzec 1930 r. więcej + mniej — do 1928 r. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Górnośląskie. . . . . . | 93.372 | 92.715 | + 0,7 | 130.510 | — 28,5 | 137.330 | — 32,0 |
| Dąbrowskie . . . . . . | 23.529 | 23.212 | + 1,4 | 38.564 | — 39,0 | 34.100 | — 31,0 |
| Krakowskie . . . . . . | 8.897 | 9.100 | — 2,2 | 13.671 | — 34,9 | 12.090 | — 26,4 |
| Razem . . . . | 125.798 | 125.027 | + 0,6 | 182.745 | — 31,2 | 183.520 | — 31,5 |

| Zagłębia | Rok 1930 marzec 26 dni roboczych | luty 24 dni robocze | w marcu więcej + mniej — | 1929 r. marzec 26 dni roboczych | Procentowo więcej + mniej — w marcu 1930 r. do 1929 r. | 1928 r. marzec 27 dni roboczych | marzec 1930 r. więcej + mniej — do 1928 r. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Z tego naładowano na wywóz zagranicę: | | | | | | | |
| a) **przez:** | | | | | | | |
| Gdańsk. Gdynię i porty rzeczne . . . . . . | 32.519 | 38.724 | — 16,0 | 19.406 | + 67,6 | 32.147 | + 1,2 |
| b) **do:** | | | | | | | |
| Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch. . . . | 11.549 | 12.208 | — 5,0 | 26.226 | — 55,8 | 24.614 | — 52,9 |
| Rumunji . . . . . . . . | 217 | 280 | — 22,5 | 620 | — 65,0 | 961 | — 77,4 |
| Niemiec, Prus Wschodnich | 3.565 | 4.732 | — 24,7 | 7.440 | — 52,1 | 4.278 | — 16,7 |
| Rosji i Łotwy . . . . . | 682 | 672 | + 1,5 | 1.581 | — 56,9 | 124 | +450,0 |
| Razem . . . . | 48.577 | 56.616 | — 14,2 | 55.273 | — 12,1 | 62.124 | — 21,8 |

Zaznaczony już wyżej znaczny spadek naładunku węgla odbił się na wywozie we wszystkich ważniejszych kierunkach przyczem wywóz przez porty Gdańsk i Gdynię zmalał do rozmiarów wywozu z marca r. 1928, zwiększenie zaś o 67,6% w stosunku do marca r. ub. nie jest miarodajnem, wobec tego, że w pierwszej połowie marca r. ub. z powodu częściowego zamarżnięcia i kry na Bałtyku obydwa porty pracowały bardzo słabo.

Norma naładunku węgla wynosiła w marcu r. b. dla wszystkich trzech zagłębi razem 8.100 wag. 15 tonn na dzień roboczy, w rzeczywistości zaś przeciętny dzienny nałunek wyniósł zaledwie 4835 wag. czyli 59,7% powyższej normy. Niedoładunek nastąpił wyłącznie z powodu zmniejszonego zapotrzebowania wagonów przez poszczególne kopalnie.

W poszczególnych zagłębiach naładunek węgla w dniu roboczym przedstawiał się w marcu r. b. jak następuje:

Zagłębie Górnośląskie przy normie 5982 wag. ładowało 3589 wag., czyli mniej o 40%.

Zagłębie Dąbrowskie przy normie 1602 ładowało 905 wag., czyli mniej o 43%.

Zagłębie Krakowskie przy normie 516 wag. ładowało 341 wag., czyli mniej o 34%.

Przeładunek węgla z wagonów na statki w portach Gdańsku i Gdyni przedstawiał się w marcu jak następuje:

| PORTY | Rok 1930 marzec 26 dni roboczych | luty 24 dni roboczych | w marcu więcej + mniej — w procentach | 1929 marzec 26 dni roboczych | procentowo więcej + lub mniej — w marcu 1930 do 1929 r. | 1928 marzec dni roboczych 27 | marzec 1930 r. więcej + mniej — do 1928 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a) w wagonach 15 tonnowych: | | | | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . . | 24,023 | 26,872 | — 10,6 | 12,194 | + 97,0 | 23,559 | + 2,0 |
| Gdynia . . . . . . . . | 12,447 | 14,530 | — 14,3 | 3,852 | + 223,1 | 6,968 | + 78,6 |
| Razem . : | 36,470 | 41,402 | — 11,9 | 16,046 | + 127,3 | 30,527 | + 19,5 |
| b) w tonnach | | | | | | | |
| Gdańsk . , . . . . . . | 360,338 | 403,084 | — 10,6 | 182,910 | + 97,0 | 353,391 | + 2,0 |
| Gdynia . . . . . . . . | 186,697 | 217,950 | — 14,3 | 57,778 | + 223,1 | 104,526 | + 78,6 |
| Razem . . | 547,035 | 621,034 | — 11,9 | 240,688 | + 127,3 | 457.917 | + 19,5 |

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawiała się w marcu r. b. jak następuje:

**Ogólna praca Gdańska w tonnach:**

| Rodzaj ładunków | 1930 r. marzec 26 dni roboczych | 1930 r. luty 24 dni roboczych | 1930 r. w marcu więcej + mniej — w % | 1929 marzec dni roboczych 26 | marzec 1930 więcej + mniej — do r. 1929 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz.** | | | | | |
| Węgiel | 360,338 | 403,084 | — 10,6 | 182,910 | + 97,0 |
| Zboże | 28,029 | 15,439 | + 81,5 | 6,260 | + 347,7 |
| Cukier | 11,571 | 11,975 | — 3,4 | 8,376 | + 38,1 |
| Drzewo | 94,941 | 56,078 | + 69,3 | 37,982 | + 150,0 |
| Cement | 4,405 | 5,855 | — 24,8 | 3,085 | + 42,8 |
| Żelazo | 997 | 620 | + 60,8 | 275 | + 262,5 |
| Produkty naftowe | 3,179 | 4,328 | — 26,6 | 3,284 | — 3,2 |
| Inne ładunki | 17,847 | 14,106 | + 26,5 | 10,232 | + 74,4 |
| Razem | 521,307 | 511,485 | + 1,9 | 252,404 | + 106,5 |
| **Przywóz.** | | | | | |
| Ruda żelazna | 41,580 | 16,837 | + 147,0 | 8,875 | + 368,5 |
| Złom | 1,015 | 2,575 | — 60,6 | 11,625 | — 90,5 |
| Żelazo | 355 | 250 | + 42,0 | 212 | + 67,5 |
| Zboże | — | — | — | 90 | — 100,0 |
| Nawozy sztuczne | 33,347 | 25,078 | + 33,0 | 13,733 | + 142,8 |
| Inne ładunki | 20,070 | 15,265 | + 31,5 | 11,506 | + 74,4 |
| Razem | 96,367 | 60,005 | + 60,6 | 45,041 | + 114,0 |

**Ogólna praca Gdyni w tonnach.**

| Rodzaj ładunków | 1930 r. marzec 26 dni roboczych | 1930 r. luty 24 dni robocze | 1930 r. w marcu więcej + mniej — w % | 1929 r. marzec 26 dni roboczych | w marcu 1930 więcej + mniej — w stosunku do 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 186.697 | 217.950 | — 14,3 | 57.778 | + 223,1 |
| Cukier | 9.117 | 10.761 | — 15,3 | 3.552 | + 156,7 |
| Inne ładunki | 1.480 | 1.112 | + 33,1 | — | + 100,0 |
| Razem | 197.294 | 229.823 | — 14,2 | 61.330 | + 321,7 |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda | 1.370 | 9.535 | — 85,6 | — | + 100,0 |
| Złom | 19.041 | 4.995 | + 281,2 | 2.205 | + 763,5 |
| Ryż | 1.375 | 1.560 | — 11,9 | 4.205 | — 67,3 |
| Nawozy sztuczne | 9.486 | 16.354 | — 42,0 | 4.068 | + 133,2 |
| Inne ładunki | 1.893 | 1.210 | + 56,4 | 1.771 | + 6,9 |
| Razem | 33.165 | 33.654 | — 1,5 | 12.249 | + 170,8 |

Z zestawienia powyższych danych wynika, że w marcu r. b. w porównaniu z lutym wywóz przez obydwa porty zmniejszył się o 22,707 tonn czyli o 3,1%, przywóz zaś zwiększył się o 35,873 tonn, czyli o 38,3%. Ten niepomyślny z punktu widzenia bilansu handlwego zwrot spowodowany został głównie zmniejszeniem się wywozu wegla oraz zwiększeniem przywozu rudy o 16.578 tonn, czyli o 62,9% i złomu o 12,486 tonn, czyli o 165%. Pomimo ogólnego zmniejszenia wywozu, wywóz drzewa i zboża w porównaniu z lutym wzrósł dosyć znacznie: drzewa o 69,3%, a zboża o 81,5%.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków z Polski i do Polski przez obydwa porty i przez wszystkie stacje graniczne w marcu r. b. przedstawia się jak następuje:

**w wagonach:**

| Rodzaj ładunków: | Rok 1930 marzec 26 dni roboczych | Rok 1930 luty 24 dni robocze | Rok 1930 w marcu więcej + mniej — w procent. | 1929 marzec 26 dni roboczych | procentowo więcej + mniej — w marcu 1930 r. w stosunku do marca 1929 r. | 1928 marzec 27 dni roboczych | marzec 1930 więcej + mniej — do 1928 r. w % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Przywóz** | | | | | | | |
| Zboże | 58 | 43 | + 34.9 | 613 | — 90,5 | 1.238 | — 95,3 |
| Mąka | 13 | 6 | +116,7 | 8 | + 62,5 | 32 | — 59,4 |
| Węgiel | 298 | 364 | — 18,1 | 937 | — 62,8 | 1.183 | — 74,8 |
| Drzewo | 679 | 233 | +191,4 | 417 | + 62,8 | 191 | + 255,5 |
| Bawełna | 519 | 566 | — 8,3 | 995 | — 47,8 | 1,172 | — 55,7 |
| Materjały budowlane | 1075 | 751 | + 43,1 | 1.074 | — | 1.545 | — 30,4 |
| Produkcja przemysłowa | 8.164 | 7.437 | + 9,8 | 8.709 | — 6,3 | 13,439 | — 39,3 |
| Ruda żelazna | 2.665 | 1.472 | + 81,0 | 2.048 | + 30,1 | 3.822 | — 30,3 |
| Cukier | — | — | — | 7 | —100,0 | — | — |
| Pozostała aprowizacja | 2.330 | 2.116 | + 10,1 | 3.378 | — 31,0 | 2.955 | — 21,2 |
| Inne ładunki | 5.684 | 4.973 | + 14,3 | 9.062 | — 37,3 | 8.279 | — 31,4 |
| Razem | 21.485 | 17.961 | + 19,6 | 27.248 | — 21.2 | 33,856 | — 36,6 |
| **Wywóz** | | | | | | | |
| Zboże | 3.604 | 3.633 | — 0,8 | 2,071 | + 74,0 | 1,617 | + 122,9 |
| Mąka | 100 | 98 | + 2,0 | 41 | +143,9 | 38 | + 163,2 |
| Węgiel | 49.607 | 53.248 | — 6,8 | 47.997 | + 3,4 | 58.935 | — 15,8 |
| Drzewo | 18.912 | 15.189 | + 24,5 | 15.439 | + 22,5 | 27.882 | — 32,2 |
| Bawełna | 75 | 110 | — 31,8 | 118 | — 36,5 | 123 | — 39,0 |
| Materjały budowlane | 2.872 | 1.996 | + 43,9 | 2.365 | + 21,4 | 3.041 | — 5,6 |
| Produkcja przemysłowa | 8.173 | 8.101 | + 0,9 | 6.651 | + 22,9 | 8.922 | — 8,4 |
| Cukier | 1.735 | 1.719 | + 0,9 | 814 | +113,6 | 83 | +1090,0 |
| Pozostała aprowizacja | 5.811 | 4.181 | + 39,0 | 4.178 | + 39,1 | 4.358 | + 33,3 |
| Inne ładunki | 4.758 | 4.117 | + 15,6 | 4.747 | + 0,2 | 4.221 | + 12,7 |
| Razem | 95.647 | 92.392 | + 3,5 | 84.421 | + 13,3 | 109.220 | — 12,4 |

Ogólny przywóz i wywóz w marcu wykazuje w porównaniu z lutym r. b. zwiększenie: przywozu o 19,6%, a wywozu tylko o 3,5%. W przywozie wydatniejsze zwiększenie przypada na rudę żelazną, produkcję przemysłową i materjały budowlane, w wywozie na drzewo i aprowizację.

Trudności w ruchu towarowym, które odbiłyby się ujemnie na sprawności przewozów, w marcu r. b. nie było.

**Tabor parowozowy i wagonowy** w dniu 1 marca r. b. wynosił: parowozów 5.328, w porównaniu z marcem roku 1929 (5252) więcej o 1,4%. W naprawie było 16,4% parowozów, co w porównaniu z rokiem ubiegłym (18,3) daje polepszenie o 1,9%.

Wagonów osobowych było 10238, w porównaniu z marcem 1929 roku (10017) więcej o 2,2%. W naprawie było 9,04%, co w stosunku do roku 1929 (11,58%) wykazuje zmniejszenie o 2,18. Wagonów towarowych 156,854, w stosunku do 1929 roku (152.398) więcej o 2,9%, w naprawie zaś było 4% czyli w porównaniu z 1929 (4,19%) mniej o 0,19%.

W związku ze zmniejszeniem się przewozów i brakiem zapotrzebowania odstawiono do rezerwy wagonów krytych około 17.420, węglarek 29.430

i platform 3.450, zatem przeszło 50.300 wagonów to jest 35% ilostanu.

W ciągu miesiąca marca otrzymano z fabryk nowych parowozów 10, wagonów osobowych 33 i wagonów towarowych 475.

**Przebieg pociągów** w marcu r. b. wyniósł:

| | | |
|---|---|---|
| w ruchu osobowym | 5.380.654 | poc. klm. |
| „ towarowym | 4.080.528 | „ „ |
| razem | 9.461.182 | „ „ |

W porównaniu z lutym r. b. przebieg pociągów osobowych zwiększył się o 10,6%, przebieg pociągów towarowych o 9,1% głównie z powodu większej liczby dni w marcu (31) niż w lutym (28) o 10,7%.

W porównaniu zaś z marcem roku ubiegłego ogólny przebieg pociągów zmniejszył się o 4,0%, przyczem przebieg pociągów osobowych zwiększył się o 3,9%, a przebieg pociągów towarowych zmniejszył się o 12,7%.

W zakresie **taryf** weszły w życie w miesiącu marcu: Taryfa ulgowa na przejazd osób, które udawały się w okresie czasu od 2 — 28 marca do Polski po zwiedzeniu Targów Lipskich. Uzupełnienie taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej polsko-niemieckiej nowym dodatkiem, wprowadzającym nowe tabele rozdzielcze opłat za linje polskie. Korektura polsko-węgierskiej taryfy osobowej i bagażowej w zakresie tabel rozdzielczych za koleje węgierskie. Uzupełnienie czeskosłowacko-rumuńskiej taryfy osobowej i bagażowej, tranzytowej dla linij polskich, nowym dodatkiem, zmieniającym tabele opłat za linje rumuńskie.

W dniu 1 marca weszła w życie nowa taryfa towarowa na przewóz węgla i koksu w komunikacji polsko-austrjackiej. Przytem utraciła ważność dotychczasowa taryfa w tej komunikacji, a natomiast utrzymaną została ważność zniżonych opłat przewozowych do Spielfeld-Strass, Tarvissio, S. Candido i Rosenbach. Do taryfy towarowej niemiecko-polsko-sowieckiej i polsko-sowieckiej włączono nowe stacje rosyjskie.

W dziedzinie kolejowych układów międzynarodowych, podpisany został w Koszycach dnia 18 marca 1930 r. Układ dodatkowy do Konwencji z dnia 9 listopada 1929 r. o tranzycie rumuńskim przez terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Czeskosłowackiej na linji Grigore Ghica - Voda - Śniatyń - Załucze - Woronienka - Jasina - Valea Visaului.

Układ ten, podpisany przez przedstawicieli Zarządów centralnych: Polskich Kolei Państwowych (P. K. P.), Kolei Rumuńskich (C. F. R.) i Kolei Czeskosłowackich (C. S. R.), zawiera postanowienia wykonawcze z dziedziny kolejowej, oraz częściowo z dziedziny służby celnej, bezpieczeństwa publicznego (paszportowa) i pocztowej.

**Wpływy polskich kolei państwowych** zwiększyły się się nieco w marcu r. b. i wyniosły:

| | | |
|---|---|---|
| a) z przewozu podróżnych . . | Zł. | 25.274.845 |
| b) z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych . . . . | „ | 1.398.858 |
| c) z przewozu towarów . . | „ | 74.868.860 |
| d) inne uboczne . . . . . | „ | 1.680.735 |
| Razem . . | Zł. | 103.223.298 |

W porównaniu z lutym r. b., który wyróżnił się wyjątkowo niskiemi wpływami (89.275.119) wpływy w marcu r. b. zwiększyły się o 15,6%. W stosunku zaś do marca roku ubiegłego (114.325.465) wpływy w roku bieżącym spadły o 9,8%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 51246. 17.V.30. 8.000.